

Bussien kaukoliikenteen avautuminen kilpailulle



Nelli Valmari

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos
nelli.valmari@etla.fi

Suosittelava lähdeviittaus:

Valmari, Nelli (30.8.2019). ”Bussien kaukoliikenteen avautuminen kilpailulle”.

ETLA Muistio No 82.

<https://pub.etla.fi/ETLA-Muistio-Brief-82.pdf>

Tiivistelmä

Joulukuussa 2009 astui voimaan uusittu joukkoliikennelaki, joka ei salli liikennöitsijöiden välisen kilpailun rajoittamista, ellei se ole tarpeen joukkoliikennepalvelujen määrän ja laadun varmistamiseksi. Lakimuutoksen myötä bussien kaukoliikenteessä on luovuttu aiemmin käytössä olleesta linjalupamallista, joka toi liikennöitsijöille yksinoikeudet liikennöimilleen vuoroille ja rajoitti siten liikennöitsijöiden välistä kilpailua.

Tässä muistiossa tarkastellaan muutoksia bussien kaukoliikenteessä vuodesta 2006 vuoteen 2017. Bussien kaukoliikenteessä tapahtuneet muutokset viittaavat siihen, että markkinoiden vapautuminen kilpailulle on tehnyt bussien kaukoliikenteestä aiempaa houkuttelevamman matkustusvaihtoehdon. Kaukoliikennevuorojen tarjonta on lisääntynyt ja matkalippujen hintojen nousu on keskimäärin pysähtynyt. Nämä matkustajille suotuisat muutokset johtuvat todennäköisesti siitä, että markkinoille tulon vapauduttua sääntelystä liikennöitsijät ovat voineet lisätä tarjontaa erityisesti niillä reiteillä ja vuoroilla, joihin kohdistuu paljon kysyntää. Bussien kaukoliikenteen vapauduttua kilpailulle matkustusmäärät ovat kasvaneet huomattavasti.

Abstract

Deregulation of the Finnish Long-distance Bus Market

A new law on public transport came into effect in Finland in December 2009. According to the new law, regulators are not allowed to restrict competition between bus companies, unless it is necessary for ensuring adequate quantity and quality of transport services. Until 2009 bus companies had to apply for and be granted a licence for operating any given connection, which restricted competition between bus companies.

In this brief I look at how the Finnish long-distance bus market has changed from 2006 to 2017. The changes indicate that deregulating entry into the long-distance bus market has benefitted consumers. The supply of long-distance bus connections has increased and, on average, bus ticket fares have ceased to increase. These changes are to a large extent due to the deregulation of the long-distance bus market. Along with the new law, bus companies have become able to enter new routes and increase the number of connections where demand is high. As a result, the number of passengers has increased substantially.

KTT **Nelli Valmari** on Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen tutkija.

D.Sc. (Econ) **Nelli Valmari** is a Researcher at ETLA.

Avainsanat: Markkinoille tulo, Sääntely, Sääntelyn purkaminen, Kilpailu, Bussien kaukoliikenne

Key words: Market entry, Regulation, Deregulation, Competition, Long-distance bus service

JEL: L52, L92, R40

Johdanto

Joulukuussa 2009 astui voimaan uusittu joukkoliikennelaki (869/2009)¹, joka siirtymäaikansa edetessä on mullistanut bussien kaukoliikenteen² järjestämismallin. Vielä lakimuutokseen asti bussien kaukoliikenteessä oli käytössä linjaliikennelupamalli, jossa liikennöitsijä saa harjoittaa bussiliikennettä ainoastaan niillä reiteillä ja vuoroilla, joille liikennöitsijä on anonut ja saanut liikenneluvan. Tämä käytäntö toi liikennöitsijöille yksinoikeudet liikennöimilleen vuoroille ja rajoitti siten liikennöitsijöiden välistä kilpailua. Uuden joukkoliikennelain myötä bussien kaukoliikenne avattiin kilpailulle, ja reittiliikennelupa³ myönnettiin kaikille lupaehdot täyttävälle hakijoille. Uudistuksen keskeisenä tavoitteena oli kasvattaa matkustajamääriä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2014).

Joukkoliikenne on ollut vahvasti säädelty toimiala Suomen lisäksi monissa muissa maissa. Markkinoille tuloon liittyvää sääntelyä on kuitenkin viime vuosina Euroopassa kevennetty (van de Velde, 2014). Taustalla on EU:ssa annettu palvelusopimusasetus (1370/2007), joka ei salli liikennöitsijöiden välisen kilpailun rajoittamista ellei se ole tarpeen joukkoliikennepalvelujen määrän ja laadun varmistamiseksi. Useat tutkimukset viittaavat siihen, että yritysten markkinoille tuloa ja kilpailua rajoittava sääntely tekee markkinoiden toiminnasta tehottomampaa ja hidastaa talouskasvua (Tillväxtverket, 2017). Liikennöitsijöiden markkinoille tuloa rajoittavan sääntelyn vähentäminen on siis kirjallisuuden valossa oikeansuuntainen muutos.

Joukkoliikenteen järjestämismallit ovat olleet eri maissa erilaisia, kuten myös bussien kaukoliikenteen suosio esimerkiksi rautatieliikenteen rinnalla. Norjassa pitkiä matkoja liikennöivien bussiyrietysten markkinoille tuloa koskevaa sääntelyä vähennettiin vuosina 1999 ja 2003. Vielä vuoteen 1998 asti liikennöitsijät saivat luvan toiminnalleen vain elleivät he kilpailisi rautatieliikenteen kanssa. Kun matkustajien etu alettiin huomioida, sääntelystä luovuttiin ensin rajatuilla alueilla vuonna 1999 ja lopulta koko maassa vuonna 2003. Markkinoiden vapauttaminen kasvatti markkinoiden kokoa huomattavasti (Aarhaug ja Fearnley, 2016). Saksassa pitkien bussimatkojen markkinat vapautettiin sääntelystä vuonna 2013. Sääntelymuutosta seuraavina ensimmäisenä kahtena vuotena toimialalle tuli uusia yrityksiä ja reiteille lisää vuoroja.

Matkalippujen hinnat laskivat sitä enemmän mitä enemmän reitillä oli liikennöitsijöitä (Durr, Helm ja Huschelrath, 2015). Ranskassa pitkien bussimatkojen markkinat avattiin kilpailulle vuonna 2015. Uudistus toi markkinoille uusia yrityksiä, lisäsi vuoroja ja paransi palvelun laatua. Vaikutukset lippujen hintoihin ovat vaihdelleet reittien välillä. Pian markkinoiden vapautumisen jälkeen liikennöitsijät kilpailivat hyvin matalilla hinnoilla, mutta sen jälkeen hinnat ovat nousseet (Blayac ja Bougette, 2017).

Tässä muistiossa tarkastellaan muutoksia bussien kaukoliikenteessä Suomessa vuodesta 2006 vuoteen 2017 (matkalippujen hintojen osalta vuoteen 2018). Uusitun joukkoliikennelain tultua voimaan joulukuussa 2009 alkoi siirtymäaika, joka jatkuu vielä vuoden 2019 joulukuuhun asti. Ennen lakimuutosta myönnettyt linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Siirtymäajan liikennöintisopimus säilyttää linjaliikennelupaan sisältyvät oikeudet ja velvollisuudet. Lakimuutoksen ensimmäisten vaikutusten voi odottaa näkyvän toimialalla heinäkuussa 2014, jolloin ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyivät. Käytössä olevat tilastoaineistot eivät mahdollista lakimuutoksen ja toimialalla tapahtuneiden muutosten välisten syy-seuraussuhteiden identifioimista, mutta ne antavat vähintäänkin vahvoja viitteitä siitä, että bussien kaukoliikenteen avaamisella kilpailulle on ollut odotetunlaiset seuraukset. Tarjonta ja erityisesti kysyntä ovat kasvaneet huomattavasti. Matkalippujen hintojen kasvu taas on keskimäärin pysähtynyt ja vuonna 2018 keskimääräiset hinnat jopa laskivat.

Tarkastelujaksolla kilpailuun vaikuttaneet tekijät

Linjaliikennelupamallista luopumisen lisäksi bussien kaukoliikenteen kilpailullisuuteen on saattanut vaikuttaa muitakin tekijöitä.

Uusitun joukkoliikennelain siirtymäaikana bussien kaukoliikenteeseen vaikutti alalla toiminut kartelli (Markkinaoikeus, 2017). Kartelli pyrki rajoittamaan kilpailua sulkemalla uudet reittiliikennevuorot Matkahuollon matkapalvelujen ulkopuolelle ja jättämällä myöntämättä näille rahdinkuljetusoikeuksia. Kartellissa oli osallisena useita linja-autoyhtiöitä, Linja-autoliitto sekä Matkahuolto.

Kartelli aloitti toimintansa joulukuussa 2010 ja lopetti sen henkilöliikenteen osalta syyskuussa 2012 ja rahtipalveluiden osalta joulukuussa 2015. Kartellin vaikutuksia esimerkiksi uusien liikennöitsijöiden markkinoille tuloon ei ole arvioitu.

Bussien kaukoliikenteen merkittävin kilpailija ainakin osalla reiteistä on Valtionrautatiet (VR). Tässä muistiossa ei tarkastella VR:n toimintaa, mutta on hyvä pitää mielessä, että bussien ja VR:n kaukoliikenteen keskinäinen kilpailu osaltaan vaikuttaa bussien kaukoliikenteeseen. Toisaalta bussien kaukoliikenteen vapautuminen kilpailulle on voinut vaikuttaa myös VR:n kaukoliikenteeseen.

Bussien kaukoliikenteen toimiala 2006–2017

Tässä luvussa tarkastellaan bussien kaukoliikenteen toimialaa tilastojen valossa vuosina 2006–2017 (matkailupien hintojen osalta vuoteen 2018). Tarkasteltava ajanjakso sisältää lähes neljä uusitun joukkoliikennelain siirtymäaikaa edeltävää vuotta (1.1.2006–2.12.2009) sekä ensimmäiset hieman yli kahdeksan vuotta (3.12.2009–31.12.2017) kymmenen vuoden mittaisesta siirtymäajasta. Ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyivät heinäkuussa 2014, joten sääntelyuudistuksen vaikutusten voi odottaa näkyvän toimialalla vasta vuonna 2014 tai sen jälkeen.

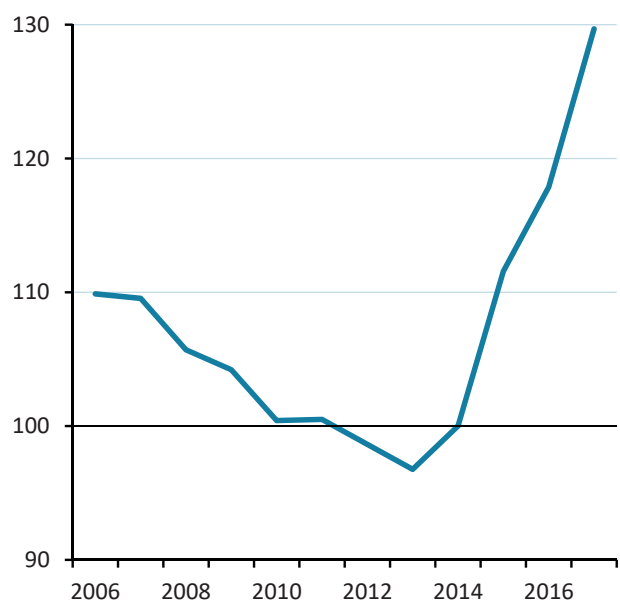
Bussien kaukoliikenteen toimialaa tarkastellaan Liikenne- ja viestintäviraston (aiemmin Liikenne- ja viestintäministeriö tai Liikennevirasto) julkaisemien Julkisen liikenteen suoritetilastojen (2007, 2009, 2011, 2013, 2015 ja 2017), Tilastokeskuksen laskeman kuluttajahintaindeksin sekä tilinpäätösaineiston avulla. Kaikki edellä mainitut tilastot kuvaavat bussien kaukoliikennettä, mutta toimialan määritelmät poikkeavat toisistaan Julkisen liikenteen suoritetilaston ja Tilastokeskuksen aineistojen välillä. Tilastokeskuksen aineistoissa ”säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne” sisältää kaiken kaukoliikenteen. Julkisen liikenteen suoritetilastoissa osa säännöllisestä linja-autojen kaukoliikenteestä tilastoidaan ”muuna joukkoliikenteenä” yhdessä lähi- ja seutuliikenteeksi luokiteltavan paikallisliikenteen kanssa. Julkisen liikenteen suoritetilasto kuvaa siis suppeampaa otosta kaukoliikenteestä.

Vuoteen 2009 asti käytössä ollut linjaliikennelupamalli antoi yrityksille paikallisen monopolisuojan niille reiteille ja vuoroille, joille yritykset olivat saaneet linjaliikenneluvan. Uusitun joukkoliikennelain siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen voi siis odottaa lisäävän bussien kaukoliikenteen tarjontaa heinäkuusta 2014 alkaen. Kaukoliikenteen tarjonnan kehitystä kuvataan kuviossa 1. Tarjontaa mitataan paikkakilometreistä eli matkustajapaikkojen lukumäärän ja liikennöityjen kilometrien tulosta muodostetulla indeksillä. Indeksien pohjavuodeksi on valittu vuosi 2014.

Kaukoliikenteen tarjonta laski tarkastelujakson alusta lähtien. Tarjonta laski myös lähes koko siirtymäajan vuoteen 2013 saakka, joka oli viimeinen kokonainen tilastovuosi ennen ensimmäisten siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymistä 1.7.2014. Tarjonnan laskun taustalla voi olla useita liiketoiminnan kannattavuuteen negatiivisesti vaikuttaneita tekijöitä. Muutoksia toimialan kannattavuudessa kuvataan myöhemmin tässä luvussa.

Kaukoliikenteen tarjonta kääntyi kasvuun jo vuonna 2014. Tarjonnan kasvu jatkui voimakkaana, ja vuonna 2017 tarjontaa oli jo 30 prosenttia enemmän kuin vuonna

Kuvio 1 Tarjonta, paikkakilometri-indeksi (2014=100)



Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto.

na 2014. Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen eli tiettyjen reittien ja vuorojen avautuminen uusille liikennöitsijöille selittää merkittävän osan lisääntyneestä tarjonnasta.

Uusitun joukkoliikenneläin voidaan katsoa hyödyttäneen kuluttajia, mikäli se on johtanut kysynnän kasvuun. Kaukoliikenteen kysyntää kuvataan kuviossa 2. Kysyntää mitataan toteutuneista matkustajakilometreistä muodostetulla indeksillä.

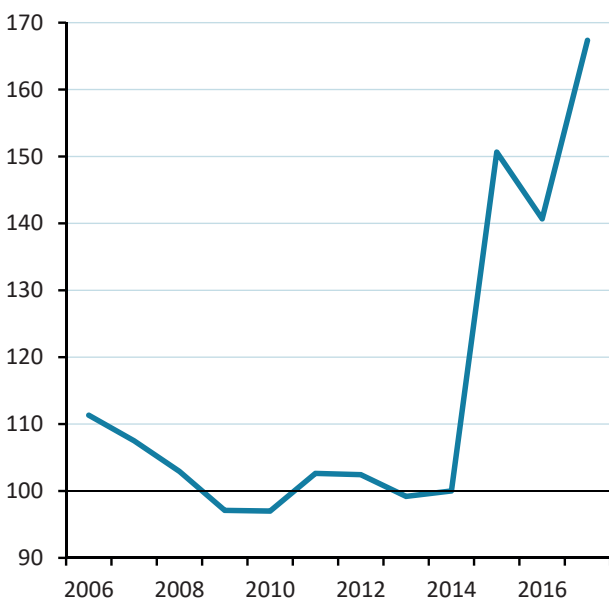
Kysynnän kehitys tarkasteltavalla ajanjaksolla on samansuuntaista kuin tarjonnan. Vuoteen 2013 saakka kysyntä laski jokaisena vuotena lukuun ottamatta vuotta 2011. Ensimmäisten siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä vuonna 2014 kysyntä kasvoi jo hieman. Vuonna 2015 kysyntä kasvoi 51 prosenttia edeltävästä vuodesta. Vuonna 2017 toteutuneita matkustajakilometrejä tilastoitiin 67 prosenttia enemmän kuin vuonna 2014. Toteutuneiden matkustajakilometrien erittäin suuri kasvu johtuu todennäköisesti suurelta osin siitä, että tarjonta ja kilpailu on lisääntynyt niillä (linjaliikennelupamallista vapautuneilla) reiteillä ja vuoroilla, joihin kohdistuu eniten kysyntää.

Yllä kuvatut muutokset kaukoliikenteen tarjonnassa ja kysynnässä ovat keskimääräisiä muutoksia koko maan kaukoliikenteessä. Koska potentiaalinen kysyntä vaihtelee huomattavasti eri reiteillä ja vuoroilla, tarjonnan ja kysynnän kehitys on ollut oletettavasti hyvinkin heterogeenista. Linjaliikennelupamallista luopuminen on siis voinut vähentää tarjontaa joillakin reiteillä samalla kun se on jopa moninkertaistanut tarjonnan ja kysynnän toisilla reiteillä.

Linjaliikennelupamallin luopumisesta seurannut tarjonnan ja erityisesti kysynnän kasvu viittaavat siihen, että kuluttajia hyödyttävä kilpailu on lisääntynyt liikennöitsijöiden välillä. Kilpailun lisääntymisen voi odottaa näkyvän myös matkalippujen hinnoissa. Matkalippujen hintojen kehitystä kuvataan pitkien linja-automatkojen kuluttajahintaindeksissä kuviossa 3.

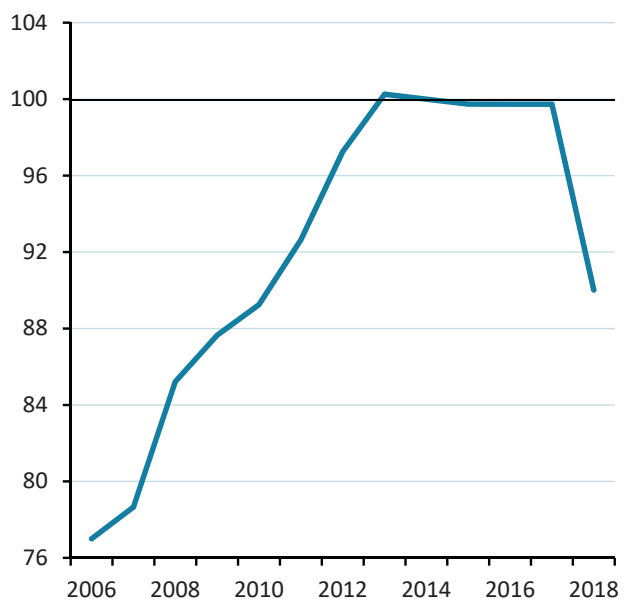
Matkalippujen hinnat nousivat voimakkaasti vuoteen 2013 asti. Vuonna 2014, jolloin ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyivät, hintojen nousu taittui. Sen jälkeen hinnat ovat keskimäärin pysyneet lähes ennallaan, kunnes vuonna 2018 ne laskivat kymmenyksen. Matkalippujen hintojen nousun pysähtyminen

Kuvio 2 Kysyntä, henkilökilometri-indeksi (2014=100)



Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto.

Kuvio 3 Matkalippujen hinnat, indeksi (2014=100)



Lähde: Tilastokeskus.

johtuu todennäköisesti suurelta osin markkinoille tuloa koskevan sääntelyn kevenemisestä ja siitä johtuvasta kilpailun lisääntymisestä liikennöitsijöiden välillä.⁴ On kuitenkin hyvä pitää mielessä, että muutokset matkalippujen hinnoissa ovat eri reiteillä ja vuoroilla voineet olla hyvinkin erilaisia. Toisaalta hintaindeksi voi pysyä ennallaan, vaikka eri reiteillä ja vuoroilla olisikin erisuuntaisia hintamuutoksia. Matkalippujen hinnat ovat oletettavasti laskeneet eniten niillä reiteillä, joiden varrella on eniten potentiaalista kysyntää ja siten kilpailua liikennöitsijöiden välillä. Vähemmän suosituilla reiteillä taas hinnat ovat voineet nousta.

Liikennöitsijöiden välillä lisääntyneen kilpailun voi odottaa laskeneen toimialan kannattavuutta. Toimialan kannattavuutta voidaan mitata toimialan liikevaihtoon suhteutetulla kokonaistuloksella. Kuviossa 4 kuvataan kaukoliikenteen kokonaistuloksen kehitystä liikevaihdon osuutena.

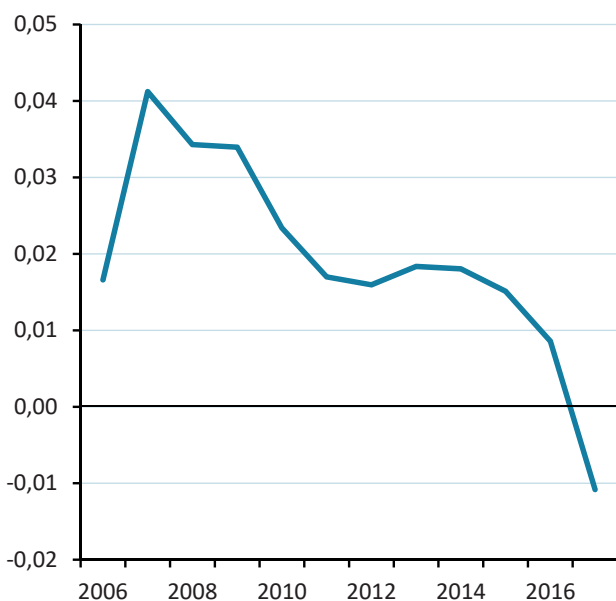
Kokonaistuloksen osuus kasvoi voimakkaasti vuodesta 2006 vuoteen 2007. Jo vuonna 2008, ennen siirtymäajan alkua, kokonaistuloksen osuus kääntyi kuitenkin laskuun. Kokonaistuloksen osuus liikevaihdosta jatkoi laskuaan

kaikkina vuosina vuotta 2013 lukuun ottamatta. Kannattavuuden lasku useina vuosina ennen ensimmäisten siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymistä viittaa siihen, että kannattavuuden laskun taustalla on muitakin syitä kuin kilpailun kiristyminen.

Uusittu joukkoliikennelaki on saattanut vaikuttaa myös toimialalla toimivien yritysten lukumäärään. Sääntelyuudistus on voinut helpottaa uusien yritysten markkinoille tuloa. Toisaalta sääntelyuudistus on saattanut tehdä joidenkin yritysten liiketoiminnasta kannattamatonta ja siten johtaa yritysten markkinoilta poistumiseen. Kuvio 5 kuvaa päätoimialanaan bussien kaukoliikenteessä toimivien yritysten lukumäärän kehitystä.

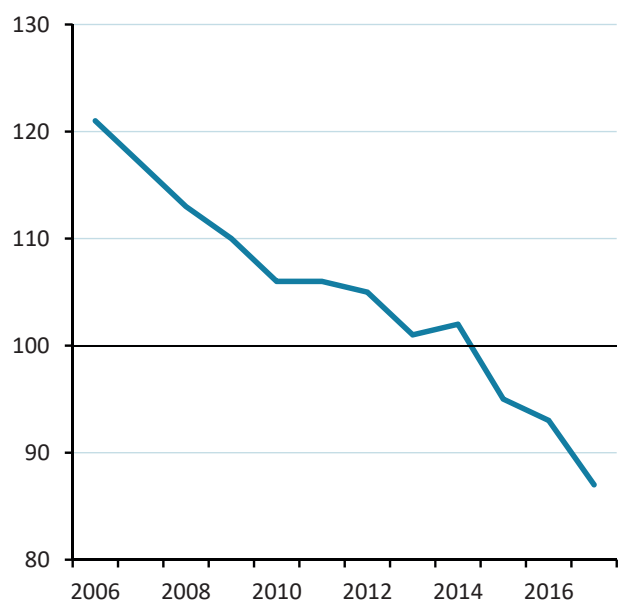
Bussien kaukoliikenteessä toimivien yritysten lukumäärä on laskenut lähes koko tarkasteltavana olevan ajanjakson. Tämä voi johtua useasta syystä. Jotkut yritykset ovat saattaneet lopettaa toimintansa esimerkiksi kannattamattomana. Lisäksi toimialalla on voinut tapahtua yritysostoja, joilla pyritään skaalaetuihin tai vahvempaan markkina-asemaan. Toimialalla toimivien yritysten lukumäärä ei kuitenkaan välttämättä kerro paljoakaan toimialan kilpailullisuudesta, sillä kilpailu käydään reittien

Kuvio 4 Kokonaistulos liikevaihdon osuutena, indeksi (2014=100)



Lähde: Tilastokeskus, tilinpäätösaineisto.

Kuvio 5 Yritysten lukumäärä



Lähde: Tilastokeskus, tilinpäätösaineisto.

sisällä, ei reittien välillä. Tarjonnan ja kysynnän kasvu, matkalippujen hintojen nousun pysähtyminen sekä kannattavuuden lasku viittaavat siihen, että markkinoille tuloa koskevan sääntelyn vapauttaminen on lisännyt kilpailua ja tehostanut markkinoiden toimintaa.

Johtopäätökset

Bussien kaukoliikenne on esimerkki toimialasta, jolla yritysten markkinoille tuloa on säädelty vahvasti niin Suomessa kuin muissakin maissa. Vuoden 2009 lopussa astuivat voimaan EU:n palvelusopimusasetus sekä uusittu joukkoliikennelaki, joiden mukaan liikennöitsijöiden välistä kilpailua ei voi rajoittaa, kuten aiemmin käytössä olleella linjaliikennelupamallilla oli tehty. Heinäkuussa 2014 ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyivät ja bussien kaukoliikenne avautui kilpailulle.

Tässä muistiossa on tarkasteltu muutoksia bussien kaukoliikenteessä vuosina 2006–2017 (matkalippujen hintojen osalta vuoteen 2018). Saatavilla olevat tilastot viittaavat siihen, että liikennöitsijöiden markkinoille tuloa ja kilpailua estävästä sääntelystä luopuminen on tuottanut ennakoitua ja toivotun muutoksen bussien kaukoliikenteeseen. Sääntelyn vähentäminen on lisännyt tarjontaa ja kilpailua. Matkalippujen hintojen nousu on keskimäärin pysähtynyt, ja vuonna 2018 keskimääräiset hinnat jopa laskivat. Matkustajamäärät ovat kasvaneet huomattavasti. Tämä johtuu siitä, että markkinoille tulon vapaututtua sääntelystä liikennöitsijät ovat voineet lisätä tarjontaa erityisesti niillä reiteillä ja vuoroilla, joihin kohdistuu paljon kysyntää.

Tässä muistiossa esitetyt tilastot ovat koko toimialan vuosikohtaisia lukuja. Ne eivät siis kerro, miten bussien kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle on vaikuttanut esimerkiksi tarjontaan ja hintoihin eri reiteillä ja vuoroilla. Bussien kaukoliikenteen järjestämismallin muutoksella on kuitenkin saattanut olla varsin heterogeenisiä vaikutuksia. Tämä johtuu siitä, että potentiaalinen kysyntä ja siten liikennöitsijöiden kannustimet kilpailuun vaihtelevat eri reiteillä ja vuoroilla. Lakimuutoksen heterogeenisten vaikutusten arviointi edellyttäisi reittikohtaisia aineistoja, joita ei valitettavasti ole saatavilla.

Viitteet

- 1 Tämä laki koski bussien kauko- ja lähiliikennettä ja osittain myös raideliikennettä. Laki koski liikennöitsijöiden markkinoille tuloa koskevaa sääntelyä sekä liikennepalvelujen ostoja eli joukkoliikenteen rahoitusta. Vuonna 2009 voimaan astunut joukkoliikennelaki kumottiin 1.7.2018 voimaan astuneella lailla liikenteen palveluista (320/2017).
- 2 Tässä muistiossa tarkastellaan vain bussien kaukoliikennettä, joka palvelee etenkin taajamien välistä liikennettä, tyypillisen matkan pituuden ollessa yli 50 km (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2019). Bussien osuus kaikesta kotimaan kaukoliikenteestä, joka sisältää myös rautatie- ja lentoliikennettä, oli 7,6 prosenttia vuonna 2006. Vuonna 2017 bussien osuus kaukoliikenteestä oli 20 prosenttia. Bussien kaukoliikenne on ollut markkinaehtoista niin ennen kuin jälkeenkin lakiuudistuksen. Lakimuutos liikennepalvelujen ostojen suhteen ei siis vaikuta bussien kaukoliikenteeseen.
- 3 1.7.2018 voimaan astuneen lain myötä reittiliikenneluvat poistuivat, ja nykyisin ammattimainen henkilöiden kuljettaminen bussilla edellyttää henkilöliikennelupaa.
- 4 Koska VR kilpailee bussien kaukoliikenteen kanssa monilla reiteillä, bussien kaukoliikenteen vapautuminen kilpailulle on saattanut vaikuttaa myös VR:n pitkien junamatkojen hinnoitteluun. Tilastokeskuksen julkaiseman pitkien junamatkojen kuluttajahintaindeksin mukaan junalippujen hinnat nousivat vuosien 2006 ja 2015 välillä lähes kolmanneksen. Vuonna 2016 ne kuitenkin laskivat huomattavasti, lähes viidenneksen edellisestä vuodesta. Hintojen laskun taustalla on VR:n hinnoittelu-uudistus (VR Group, 2016). Junalippujen hinnat nousivat jälleen vuonna 2017 kun taas vuonna 2018 ne laskivat alimmilleen sitten vuoden 2008. (Pitkien junamatkojen kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus.)

Kirjallisuutta

Aarhaug, J. ja Fearnley, N. (2016). Deregulation of the Norwegian long distance express coach market. *Transport Policy*, 46(C), 1–6.

Blayac, T. ja Bougette, P. (2017). Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy*, 56(C), 50–62.

Dürr, N. S., Heim, S. ja Hüschelrath, K. (2016). Deregulation, Competition, and Consolidation: The Case of the German Interurban Bus Industry. *Journal of Transport Economics and Policy*, 50(2), 164–188.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 8/2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2011.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2014). Linja-autoliikenteen muutokset alkavat näkyä kesällä. Tiedote 6.5.2014.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (2019). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017. Traficom tilastojulkaisuja 18/2019.

Liikennevirasto (2013). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011. Liikenneviraston tilastoja 2/2013.

Liikennevirasto (2015). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 2/2015.

Liikennevirasto (2017). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015. Liikenneviraston tilastoja 6/2017.

Markkinaoikeus (2017). Markkinaoikeus tuomitsi useita linja-autoyhtiöitä, Linja-autoliiton ja Matkahuollon kunkin maksamaan seuraamusmaksuna 100 000 euroa kielletystä kilpailun rajoittamisesta. Markkinaoikeus hylkäsi osan Kilpailu- ja kuluttajaviraston vaatimuksista. Tiedote 14.12.2017.

Tillväxtverket (2017). Competition and Regulation – A literature review. Report 0218.

van de Velde, D. (2014). Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments. *Research in Transportation Economics*, 48(C), 33–40.

VR Group (2016). VR laskee junalippujen hintoja pysyvästi. Uutiset ja tiedotteet 16.2.2016.

ETLA



Elinkeinoelämän tutkimuslaitos

**The Research Institute
of the Finnish Economy**

ISSN-L 2323-2463
ISSN 2323-2463

Puh. 09-609 900
www.etla.fi
etunimi.sukunimi@etla.fi

Arkadiankatu 23 B
00100 Helsinki
